Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1007 de 2017

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

ASOCIACIÓN URUGUAYA DE AGENTES DE CARGA
(AUDACA)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 3 de mayo de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

Invitados: Señores Leonardo González, Presidente; Sergio González, Vicepresidente y Rodolfo Faccini.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Está abierto el acto.

Buenos días. Tenemos algunos pequeños problemas de agenda. Habíamos fijado el día 10 de mayo para recibir al director Nacional de Arquitectura, doctor Daoiz Uriarte, a los efectos de realizar modificaciones al proyecto de ley que estamos tratando, pero a las 10 de la mañana comienza en la Cámara la interpelación al Canciller Nin Novoa. Entonces, vamos a procurar que concurra el 17 de mayo a las 11 y 30, dado que a las 12 recibimos al ministro Rossi.

SEÑOR PEÑA FERNÁNDEZ (Daniel).- Les recuerdo a los señores diputados que el 17 de mayo se realizará el homenaje al doctor Alejandro Atchugarry.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Yo había solicitado la presencia del Ministro Rossi para considerar el tema del dragado del antepuerto, pero en un año, la situación ha cambiado para bien, está casi solucionado. Entonces, me parece que no tiene sentido hacerle perder el tiempo al señor ministro y a la comisión cuando ha temas más importantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay otro tema para tratar, planteado por el señor diputado Gandini, una licitación realizada en 2013, y también, los avances de las obras del puerto. El otro tema a considerar sería el retiro de una de las concesionarias de la terminal de contenedores, la empresa Katoen Natie, del puerto de Montevideo.

Si el ministro no pudiera concurrir el 17, coordinaremos para otro día, pero lo importante es que venga en mayo, porque en junio tenemos prevista su visita por obras de vialidad y AFE. Puede ser después del 18.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Sería bueno que alguien explicara la situación del retiro de Katoen Natie, porque me parece que no es un hecho menor, antes de que concurra el ministro, para conocer las consecuencias que puede traer para el país, a favor o en contra.

Ayer, tuvo lugar la visita a Fray Bentos del ministro Astori, el subsecretario Ferreri y el ministro Rossi; estuvieron presentes el intendente Terzaghi, el diputado Mendiondo, el presidente de la Mesa Política del Partido Colorado en río Negro, Marcos Batlle, el presidente del Centro Comercial y una delegación de los trabajadores del puerto.

En resumen, el ministro Astori y el subsecretario Ferreri hicieron referencia a las dos obras previstas; la finalización del dragado está muy avanzada -falta poco para los 25 pies-, y en cuanto al ramal ferroviario Algorta- Fray Bentos, no era novedad para nadie que había sufrido un cambio después del anuncio de la construcción de la segunda planta de UPM. No se descarta, pero hay que entender que la PPP que estaba prevista cayó y hay que salir a buscar algún otro medio de financiación. No está descartada, pero puede ser postergada, porque los recursos son los mismos y hay que ver cómo se canalizan.

En la misma línea, el ministro Rossi expresó que no estaba descartada, pero que había que buscar otro financiamiento del ramal ferroviario. Una de las posibilidades era que lo que se sacara de los durmientes de madera de la línea Paso de los Toros-Montevideo, que se va a hacer para UPM, pueda ser usado. Asimismo, bajar el límite del peso de 22 -como pedía UPM para el ramal a Montevideo- a 18 toneladas por eje puede ayudar en la medida en que habría que modificar un solo puente y no tres. Pero todas son opiniones a favor y con ganas, más que algo objetivo y concreto.

Con respecto al dragado, el ministro no estaba muy en la línea de lo que faltaba para dragar, pero se confirmó que es el Paso Márquez, que tiene roca dura; aunque la licitación se hizo, no está adjudicada aún.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Esta gira que hemos estado realizando ha sido muy importante desde el punto de vista del enriquecimiento de cada uno de nosotros. La comisión había estado hace dos años en Fray Bentos y Nueva Palmira y se ve un avance importante, sobre todo, en cuanto a la empresa naviera y las inversiones que se han realizado, más allá de las opiniones de las fuerzas vivas y sus preocupaciones, que también nutren la agenda de esta comisión. Por lo tanto, comparto la idea de que la comisión siga recorriendo diferentes partes del país.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Estoy de acuerdo en cuanto a la importancia de la gira que realizamos la semana pasada. Esas visitas siempre son positivas, porque nos permiten ver personalmente la marcha de los acontecimientos que interesan a la comisión.

Por otro lado, comparto la preocupación del señor diputado Lafluf Hebeich por la noticia que se conoció a última hora de ayer, es decir, el abandono de las actividades portuarias por parte de la empresa Katoen Natie. La noticia es muy reciente, pero el grupo no abandona toda su actividad en Uruguay: por lo que sabemos, continúa en Zonamérica y otros emprendimientos. Por eso, sería conveniente coordinar una reunión con el ministro para tratar el tema, sin sesión que nos limite el tiempo, porque son temas demasiado importantes y sería bueno conocer su opinión y de qué información dispone.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Tal vez, el presidente puede hacer gestiones para conocer más en detalle dicha situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos las sugerencias de los legisladores y haremos gestiones para reunirnos con el ministro por este tema y fijar su visita para tratar el tema de los puertos con la Administración Nacional de Puertos.

Se ha entregado a los señores diputados un material enviado por la empresa Corporación Navíos S.A., que durante nuestra visita a Nueva Palmira nos informara que habían pedido un estudio a una empresa uruguaya en cuanto a la posibilidad de que la pasta de celulosa que procesará la segunda planta de UPM salga por Nueva Palmira y no por Montevideo.

Con respecto a la visita, nos quedó pendiente la visita a UPM, que se había programado. Vamos a gestionarla nuevamente con la empresa, y también, en la misma oportunidad, aprovecharemos para visitar los puertos de Paysandú y de Salto, que estaban pendientes.

A continuación, recibiremos una delegación de la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga, quienes solicitaron ser recibidos para referirse a la reglamentación del desarrollo y mejoramiento de la actividad del agente de cargas.

(Ingresa a sala la delegación de Audaca, Asociación Uruguaya de Agentes de Carga)

——Damos la bienvenida a los señores Rodolfo Faccini, Sergio González, vicepresidente, Leonardo González, presidente, y Rodolfo Faccini (h), quienes solicitaron esta audiencia para referirse a la reglamentación del desarrollo y mejoramiento de la actividad del agente de cargas.

SEÑOR GONZÁLEZ (Leonardo).- Nuestra asociación fue fundada en 1978 y reúne a los agentes que coordinan el transporte de importación y exportación por medios marítimos, aéreos o terrestres -multimodal- . Participamos en la actividad logística desde hace muchos años y generamos un importante aporte al desarrollo del transporte y la logística de nuestro país. No solamente los integrantes de nuestra asociación, sino todos los agentes de carga, aún aquellos que están afuera de la asociación, generan una

importante contribución a la promoción de nuestro país, promoviendo servicios portuarios, aeroportuarios, zonas francas, carreteras, etcétera.

El motivo de solicitar esta audiencia, que mucho agradecemos, es para presentar nuevamente en la comisión y en el resto de los organismos estatales intervinientes una solicitud para trabajar en una reglamentación y registro de los agentes de carga de nuestro país, dado que son los únicos que no poseen una regulación o reglamentación y un registro efectivo.

Nuestra asociación forma parte del Instituto Nacional de Logística e integra las mesas de diálogo y de tratamiento de temas relativos a la industria de manera titular. Asimismo, tenemos una estrecha relación con la Dirección Nacional de Aduanas en función de la cual firmamos un memorándum de entendimiento e intercambio de códigos de ética entre ambas instituciones. Cooperamos con ella en la incorporación de información sobre las cargas que llegan a Uruguay por vía aérea, siendo los agentes de carga los únicos que pueden determinar la trazabilidad de una carga desde el punto de origen hasta el de destino en Uruguay, permitiendo a la Dirección Nacional de Aduanas realizar estudios más efectivos en términos de prevención de riesgos de distintos tipos.

Dicha información también permite tomar medidas de seguridad y vigilancia sobre las cargas, porque nuestros asociados poseen la formación en términos de tratamiento de mercaderías peligrosas. Par ello, contamos con la exigencia de IATA, que es el organismo internacional de regulación de transporte aéreo, que a través de nuestra Asociación, brinda los cursos para asociados y no asociados sobre el manejo de las mercaderías peligrosas que arriban y parten de nuestro país. También, brindamos cursos para el manejo de mercaderías generales y para el transporte por vía marítima.

Nuestra actividad emplea aproximadamente mil quinientos empleados directos y seis mil indirectos, por lo cual, la contribución al PBI de nuestro país es bien importante. Como ustedes saben, el propio ministro Astori siempre ha destacado este aspecto, en el cual los agentes de carga tienen una muy importante participación, porque son los únicos miembros de toda la cadena logística que participan en todos y cada uno de los eslabones. Por ejemplo, cuando se trata de una importación, somos los primeros en tomar contacto con la carga a nivel documentario, y a través de nuestros representantes, a nivel físico: coordinamos todos y cada uno de los eslabones de transporte multimodal hasta que la carga llega a nuestro país, es entregada al depósito fiscal para que el despachante de aduanas haga los trámites correspondientes, y después, en la entrega en la puerta del importador.

En este momento, Audaca tiene cincuenta y cinco empresas asociadas, que a nivel marítimo y aéreo, controlan más del 85% de la carga que controlan los agentes de carga. Del total de la carga de importación que llega a Uruguay por vía marítima, el 50% está controlado por los agentes de carga; me refiero a que participamos en la coordinación de los transportes por esa vía. Asimismo, somos el brazo comercial de las aerolíneas; el 95% de las cargas que arriban por vía aérea al Uruguay también son coordinadas por un agente de carga.

Los transportistas terrestres, las aerolíneas, las agencias marítimas, los despachantes de aduana se destacan entre los agentes que controlan el transporte privado. El único miembro de esa asociación que no tiene una regulación es el agente de carga. Todos los demás tienen una regulación, una coordinación, un registro, deben presentar garantías y demás elementos que permitan un claro seguimiento e identificación. Esto no implica coartar de ninguna manera la libertad de trabajo de ninguna persona, porque, simplemente, se solicita que tengan un registro como compañía formal, que cuenten con la estructura y la formación necesarias para el manejo de las cargas y

que presenten las garantías del caso para afrontar cualquier situación que implique su responsabilidad, del mismo modo que ocurre con los despachantes de aduana, los agentes marítimos, las aerolíneas, y los agentes de viajes.

Por lo tanto, ya hemos presentado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Ministerio de Economía y Finanzas, y, en su momento, lo hicimos llegar a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas hace algunos años y reiteramos ahora, un proyecto de decreto por el cual proponemos una manera de generar una regulación y un registro de los agentes de carga para que pueda ser sometido al juicio y al análisis de vuestra comisión en conjunto con los demás organismos estatales intervinientes para llegar a una redacción que sea satisfactoria y cumpla con el resto de los requisitos que el Estado pueda tener, tal como lo indican el Código Aduanero del Mercosur y el Código Aduanero uruguayo, que reconocen al agente de carga como el único participante de la cadena logística que puede emitir conocimientos de embarque y brindar las condiciones de información y seguridad sobre el transporte de cargas.

Actualmente, todo eso se está haciendo sin ningún tipo de marco regulatorio, lo que implica una serie de inconvenientes en términos de que genera fragilidad en cuanto a que si no hay una identificación clara de quien está manejando las cargas está efectivamente capacitado implica un riesgo de la seguridad portuaria, aeroportuaria y del transporte, obviamente, siempre, vinculado a la seguridad humana.

En este breve resumen, hemos querido presentar las expectativas de nuestra asociación para que analicen nuestra solicitud para poder llevarla delante de manera satisfactoria.

SEÑOR FACCINI (Rodolfo).- Soy miembro de la Comisión de Ética de Audaca.

Desgraciadamente, nuestra actividad es conocida solamente entre los importadores y exportadores. No somos un gremio que causa problemas, porque nunca los hemos tenido, pero, muchas veces, nos confunden con el gremio del transporte carretero. Destaco que lo que venimos a solicitar desde hace muchos años a través de varios ministerios, institutos, Aduanas, etcétera, es la jerarquización y el reconocimiento del agente de carga como un elemento de gran importancia para el comercio exterior de Uruguay.

Nosotros, los agentes de carga, que viajamos continuamente para ver a nuestros asociados o colaboradores en el exterior, siempre estamos promocionando al país, sus leyes, las buenas posibilidades que puede ofrecer, como las zonas francas, el puerto libre, el aeropuerto libre. Entendemos que, de alguna manera, debemos tener un reconocimiento -como bien lo dice el Código Aduanero- y obligaciones y derechos. La mayoría de nosotros somos profesionales y queremos serlo a la vista del Estado. Somos un ayudante del Estado para que entren y salgan mercaderías de nuestro país. Lo único que solicitamos el reconocimiento y una reglamentación del agente de carga.

A través de nuestro departamento jurídico, hemos presentado más de cinco proyectos para el reconocimiento del agente de carga, pero, desgraciadamente, como decía al principio, como no somos un gremio conflictivo, no hemos tenido la suerte de ser escuchados, o tal vez, no hemos sido escuchados por las personas que correspondía.

SEÑOR CARVALLO (Felipe).- Les agradecemos por haber venido, porque, a partir del informe que están brindando, surgen inquietudes, y también, podemos tomar conocimiento de su preocupación.

Mencionaron en varias oportunidades los cinco proyectos en los que estuvo trabajando su departamento jurídico en cierto lapso de tiempo y que ese material fue

acercado a esta Comisión. También, expresaron que mantuvieron reuniones con distintos organismos del estado como la Dirección Nacional de Aduanas, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Economía y Finanzas. Quisiera saber cuál fue la opinión del Poder Ejecutivo y cómo ha visto esa necesidad de avanzar en el reconocimiento y jerarquización de la tarea del agente de carga.

DE LOS SANTOS (Óscar).- Les damos la bienvenida.

Disculpen la inquietud, pero no comprendo el papel específico que cumplen los agentes de carga frente a los organismos del estado y los actores privados.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Muchas gracias por la visita.

Me ocurre más o menos lo mismo que al señor diputado De los Santos. Por lo poco que he escuchado, me parece un tema de lo más interesante y creo que en esta Comisión los vamos a escuchar y mucho. Por lo que entendí, el agente de carga cumple una función trascendente en algo sobre lo cual me han escuchado hablar muchas veces: la forma cómo se organiza la logística del transporte del producto, haciéndola más eficiente para mejorar la competitividad de la empresa.

Ustedes hacen referencia al transporte multimodal. Yo he hablado en esta Comisión infinidad de veces de ese tema. Supongo que trae aparejado el uso de los puertos y nosotros estamos peleando por el puerto de Fray Bentos para que sea canal de salida. En este momento, se está instalando una empresa que visitamos la semana pasada; hasta ahora, había una sola que producía unos pocos contenedores al mes, pero ésta, que se inaugura el mes que viene, va a sacar casi mil al año.

Hace unos días, estuvimos en Rivera por otra situación y nos hablaban del depósito fiscal que reclaman para poder ser más eficientes. Siempre pongo el ejemplo de que traer un contenedor de Claldy desde Young a Montevideo cuesta U$S 800; sería más económico si pudiera salir por un puerto. Con esto, quiero decir que me parece que esta asociación nos puede aportar mucho para que llevemos al Parlamento lo que puede llegar a ser. Por supuesto, como dijeron los otros compañeros, si hubo cinco proyectos y algunos se presentaron acá, habría que buscarlos y recuperarlos para volver a estudiarlos; en ese caso, los llamaríamos nuevamente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos la presencia de la delegación de Audaca, sumamente positiva para el trabajo de esta Comisión.

Creemos que la figura del *forwarder* o agente de cargas ha tenido un desarrollo en nuestro país en los últimos años, sobre todo, después de 25 años de la sanción de la Ley de Puertos, con el establecimiento de las figuras de puerto libre, aeropuerto libre. Estos ámbitos facilitaron la posibilidad de desarrollo de este tipo de actividades en nuestro país con singular éxito. Compartimos lo que decían; de todos modos, será motivo de tratamiento en esta Comisión después de que ustedes se retiren, pero creemos que es importante contar con una legislación, un estatuto, algún marco normativo para la actuación de los agentes de carga.

Aprovechamos su presencia para plantearles una inquietud personal. ¿Cómo está el tratamiento de las cargas peligrosas en el puerto de Montevideo? Nos parece un tema importante, que no está en la prensa o en la cartelera, pero debe ser motivo de preocupación, sobre todo, en un ámbito como éste, porque, muchas veces, ignoramos la importancia que tiene la manipulación correcta de este tipo de cargas, en las condiciones adecuadas. Entendemos que hay normativa a nivel internacional, y ya que ustedes son expertos en la materia, sería bueno si nos pueden explicar la situación de Uruguay al respecto.

SEÑOR GONZÁLEZ (Leonardo).- Quisiera agregar a mi exposición inicial que, además de todos los ámbitos en los que Audaca mantiene un intercambio con el Estado, en los Consejos de Salarios, negocia por nuestro rubro. Las relaciones con el Ministerio y el sindicato son inmejorables. Ya tenemos seis o siete convenios acordados, y en la ronda de julio del año pasado, nuestro convenio fue el primer acuerdo firmado de los doscientos que se negocian. Hay una visión común entre empleados y empresarios en cuanto a dónde queremos llegar y las condiciones de trabajo necesarias para desempeñar normalmente nuestras funciones. Pensamos que era importante destacar este aspecto.

SEÑOR FACCINI (Rodolfo).- Es evidente que el conocimiento de la actividad del agente de cargas es totalmente desconocido, como acaba de decir el señor diputado De los Santos. Me permito ofrecerles un libro escrito por uno de nuestros asociados donde se explica la función de agente de cargas y todo lo que hace, además de otros temas muy interesantes. Con mucho gusto, les enviaremos un libro a cada uno.

SEÑOR GONZÁLEZ (Leonardo).- En cuanto a cómo tomaron los organismos del Estado los proyectos que presentamos desde el retorno a la democracia, en la primera presidencia del doctor Vázquez, se presentó una iniciativa en la propia presidencia y fue derivada al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Al igual que ahora, el ministro era el señor Rossi, quien se contactó con nosotros, nos indicó que tenía el proyecto y que le estaba dando andamiento, ya que coincidían con la necesidad de llevarlo adelante. Por distintas razones que desconocemos, a pesar de que tenía el visto bueno del Estado, el proyecto no avanzó; luego, durante la presidencia del señor Mujica, comenzó a funcionar la Comisión Nacional de Logística y, posteriormente, el Instituto Nacional de Logística. Nuestros asesores jurídicos, en conjunto con los del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, llegaron a una redacción que contemplaba todos los elementos y su aggiornamiento. Esa redacción era la más cercana a la actual y debía ser aprobada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Instituto Nacional de Logística, y sin embargo, nunca prosperó.

Luego, el Instituto Nacional de Logística, cuya directora era la ingeniera Tabacco, derivó el relacionamiento con AUDACA del Ministerio de Transporte y Obras Públicas a la Dirección Nacional de Aduanas bajo el Ministerio de Economía y Finanzas. Luego, se aprobó el Código Aduanero, el memorándum de entendimiento, cuando comenzamos a aportar la información, porque, de hecho, somos los únicos que tenemos la trazabilidad total. El contador Canon, Director Nacional de Aduanas, a través de su departamento jurídico, siguió haciendo el análisis del proyecto y, llegado el momento, por instrucciones de la OPP, volvió al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, donde está actualmente.

Tuvimos una reunión con el ministro en diciembre para plantear la situación; el ministro volvió a decir que iban a estudiar el tema, pero no logramos que avance de manera efectiva, a pesar de que los argumentos están ahí y que los representantes del departamento jurídico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas participaron de manera directa en la redacción de este proyecto. Espero haber explicado claramente lo que preguntó el señor Diputado.

En cuanto al papel del agente de carga, es algo sobre lo que siempre se pregunta. En el artículo 1º del proyecto, hacemos una breve descripción; operamos como una suerte de ventana única de coordinación del transporte. No disponemos de estructuras propias: no tenemos barcos, aviones ni camiones, pero cualquier operador de comercio exterior, importador, exportador, si quisiera contratar todos los servicios, debería recurrir a innumerable cantidad de opciones. Por ejemplo, para transportar una carga de un punto a otro puede elegir entre siete u ocho líneas marítimas, varias aerolíneas, compañías de

camiones, depósitos, empaque. A través de los agentes de carga, accede a toda esa información de manera unificada y se le brinda más de una opción para que el cliente pueda analizar la más conveniente, en conjunto con nuestra recomendación. Por nuestro intermedio, contrata todos esos servicios en un solo paquete.

Si usted va a transportar una carga por mar, después, precisa un tramo por camión, y probablemente, precise un depósito y una compañía de empaque. A través de nosotros, accede a todo, porque nuestras compañías son conocidas internacionalmente como *freight forwarders*. Poseemos contratos con todas las líneas marítimas que prestan servicio desde y hacia Uruguay y con todas las aerolíneas; de hecho, somos los únicos que podemos emitir conocimientos de embarque aéreo, tal como lo establece el acuerdo internacional a través de IATA.

Podemos acceder a todas las ofertas de las compañías de transporte terrestre, a todos los depósitos; poseemos toda esa información y rápidamente podemos dar a cualquier cliente las mejores opciones para transportar su carga. De otra manera, tendrían que contactar a veinte o treinta empresas distintas para poder llegar a esa conclusión.

Ese es nuestro papel: coordinamos todas las cadenas de transporte y permitimos al cliente acceder a precios preferenciales y a servicios probados, con un elemento adicional: poseemos todas las certificaciones para la emisión y manipulación de documentación de mercaderías normales o peligrosas, con lo cual, también brindamos al cliente cierta tranquilidad de que su mercadería será correctamente manipulada y que cumple con todas las normas nacionales e internacionales para su manejo y no estaría sometido a una situación altamente peligrosa o ante nadie a quien recurrir en el caso de una situación negativa, si una compañía no tiene las certificaciones correspondientes.

Con respecto al asesoramiento que podemos brindar a la Comisión, contamos con información de todos los medios de transporte. Cuando se habla de transporte multimodal, se trata de que una carga sale de una ciudad, se coordina su transporte terrestre, por camión o por tren, hasta un puerto o aeropuerto, y al llegar a destino, puede tener otro tramo terrestre, así como también, empaques, almacenamiento, fraccionamiento. Todos los agentes de carga podemos brindar servicios desde y hacia más de cuatrocientos puntos en el mundo en los cuales contamos con representantes. Algunas compañías tenemos más de un representante en el mundo, a pesar de que, después, está distribuido entre todos esos orígenes o destinos. También, hay compañías multinacionales, muy renombradas, que tienen sus propias estructuras únicas en todo el mundo.

Nosotros promovemos la utilización de las zonas francas, del puerto y aeropuerto libres para motivar que las cargas utilicen a nuestro país como vía de entrada o salida, lo que genera divisas. Asimismo, en cuanto a la generación de empleo, la mayoría de los agentes de carga son pequeñas y medianas empresas, lo que nos permite estar constantemente capacitando; incorporamos personal de manera constante. De hecho, en muchos casos, ese personal se toma sin ninguna experiencia laboral porque la mayor parte de la formación en nuestra función se realiza aprendiendo el oficio en el trabajo. Si bien tienen formación en comercio internacional y otras áreas, el oficio se aprende trabajando en la gran mayoría de los casos. Por eso, somos una de las industrias que contrata más personal joven con bajo nivel de experiencia en el rubro. Obviamente, se les pide cierta formación básica en cuanto al manejo de idiomas y herramientas informáticas que hoy son muy comunes en la mayoría de nuestros jóvenes, pero es un aspecto importante el hecho de que formamos profesionales en trabajo y salen con un oficio.

En cuanto a la incorporación de Fray Bentos como puerto de entrada y salida, el hecho de contar con esa posibilidad nos permite ofrecer herramientas ventajosas frente a competidores extranjeros. El puerto de Fray Bentos no solamente canalizaría la producción de las industrias que menciona el señor diputado, sino muchas otras que se ubican desde el río Negro hacia arriba. De esa manera, se volverían más competitivas con relación a las de otros países.

Por ejemplo, en el rubro cítricos, la incidencia del transporte hacia el puerto de Montevideo es importante, dado que estamos compitiendo con Argentina, con Sudáfrica, que está en una posición privilegiada para acceder a mercados asiáticos como el de China, un importante destino para Uruguay. Cualquier posibilidad que nos permita un abaratamiento de los costos de la cadena logística va a volver más competitivos a nuestros productos. Nosotros somos los primeros en informar acerca de las nuevas opciones que permitirían a un exportador uruguayo llegar más rápido y a un costo menor que otro país que ofrece el mismo producto.

Entonces, son pocos los otros actores de la cadena logística que pueden hacerlo porque cuentan con información parcial y nosotros contamos con una información total, porque podemos coordinar la carga por cualquier medio, mientras que las empresas de transporte marítimo, aéreo o terrestre pueden manejarse básicamente por su medio y otro medio es competencia. Para nosotros, no existe la competencia, sino la eficiencia.

Con respecto a las cargas peligrosas, es un tema sumamente importante, porque pueden ser explosivas, corrosivas, inclusive, radioactivas. Todos los miembros de Audaca están profesionalizados y certificados en la manipulación de todas esas cargas: no solamente reciben formación y certificación, sino que están obligados a renovar cada dos años esa certificación y somos los únicos que podemos emitir un documento de declaración de mercadería peligrosa, que se hace a través de una declaración jurada presentada por el proveedor, el embarcador, y nosotros la canalizamos a la línea marítima y al puerto.

Para nosotros, es importante, porque los cursos de manejo de mercaderías peligrosas a transportar por vía marítima se realizan en Audaca. Formamos más de trescientas personas al año en coordinación con integrantes de la Prefectura Nacional Naval o ex integrantes de la Armada Nacional, quienes están a cargo del control y la seguridad de la mercadería y del manejo de todo tipo de contenedores y cargas no contenerizadas dentro del puerto de Montevideo. Lo que ocurre es que, al no existir una regulación de los agentes de carga, muchas cargas están siendo manejadas por personas que no se puede probar que estén certificadas para hacerlo, porque no existe un registro. Se trata de una situación de fragilidad para nuestro puerto.

Por ejemplo, hace relativamente poco tiempo, en el puerto chino de Tianjin, una carga mal declarada por parte de un cliente provocó una explosión que causó 168 muertos. Nosotros no estamos a salvo de ese tipo de situaciones; puede ocurrir, aunque se esté certificado, pero cuando uno tiene un volumen no identificado de personas que manipulan ese tipo de carga sin tener la certificación o un registro efectivo, se genera una situación muy frágil para todos. Es algo que puede ocurrir y hoy no hay muchas maneras de prevenirlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes dicen que la Asociación reúne a cincuenta y cinco empresas. ¿Cuántas están por fuera? También, me gustaría saber cuál es el obstáculo, desde su punto de vista, para la creación del registro, a pesar de que lo vienen procurando desde hace años con diferentes Gobiernos de distintos partidos. Para mí, hay algo que no cierra. Debe haber algún impedimento o excusa para que no se cree. Por

otro lado ¿hay registros en la región que puedan ser comparados con lo que ustedes quieren hacer en Uruguay?

SEÑOR GONZÁLEZ (Sergio).- Estimamos que puede haber unas treinta o cuarenta empresas adicionales que funcionan como agentes de cargas. Pero, como decía nuestro presidente, las que integran Audaca manejan entre el 85% y el 90% del volumen de cargas del Uruguay, ya sea de importación, de exportación o de tránsito, que también representa un volumen importante, para terceros países como Bolivia, Paraguay, Brasil, Argentina, etcétera, que son estratégicamente promovidos y manejados, vía Montevideo, a través de la gestión de los agentes de carga.

Sinceramente, desconocemos el impedimento que pueda haber para la creación del registro. Puedo dar una opinión personal: creo que hay mucho desconocimiento de nuestra actividad y, muchas veces, se confunde al agente de cargas con el transportista terrestre. Inclusive, en la Aduana -tenemos una excelente relación con el contador Canon-, tuvimos que formar una comisión para entender el papel del agente de cargas. Es una actividad que no tiene una visibilidad muy clara en Uruguay, a pesar de que en el mundo existen registros ineludibles de agentes de carga: en Europa, en Estados Unidos, en Argentina, donde están registrados, en Chile, en Colombia, etcétera.

Claramente, en el resto del mundo, el *freight forwarder* tiene un papel claramente reconocido por las autoridades de los países, inclusive, en la transmisión de datos y en el ingreso a sistemas de aduana, etcétera. Entonces, creo que el motivo es un desconocimiento de la actividad; no sabemos qué otras trabas pueden existir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ustedes hablaban de un proyecto o anteproyecto en el que estaban trabajando con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Inalog. Sería bueno que nos lo hicieran llegar para que la Comisión pueda empezar a trabajar.

SEÑOR GONZALEZ (Leonardo).- Ya hemos hecho llegar ese proyecto a la Comisión, pero lo vamos a enviar nuevamente. Como ya expresamos, su redacción ha sido coordinada con el departamento jurídico del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y creo que abarca todos los elementos a tener en cuenta. Obviamente, el proyecto es perfectible.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Me gustaría conocer su opinión acerca de la efectividad del Inalog; yo no la he visto mucho.

Por otro lado, yo fui muy crítico del Sistema Nacional de Competitividad, porque, en primer lugar, faltaban las cámaras empresariales, que eran las que podían decir lo que se precisa para ser competitivos, porque están todos los días en el negocio. Uno de los aspectos que aporta competitividad a cualquier emprendimiento es la logística del transporte y su costo. No sé si han tenido contacto con este sistema.

Asimismo, me gustaría conocer su opinión sobre los pasos de frontera y si han tenido contacto, porque se está a punto de licitar un proyecto de remodelación del paso de frontera de Fray Bentos -en el que se viene trabajando desde hace seis años- por el que pasan trescientos camiones por día. Pregunto si han tenido acceso o si, por lo menos, se les ha consultado su opinión a los efectos de que la remodelación en Fray Bentos y Paysandú sea exitosa.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Me cuesta creer la lentitud con la que se ha desarrollado el proceso de elaboración de un registro de las empresas. Estoy tratando de ver dónde se puede generar alguna situación compleja y tal vez ustedes pueden aclarar este punto. ¿Cuál es la opinión de los despachantes de aduana sobre el proyecto? ¿Lo

han conversado con ellos? ¿Se genera algún tipo de competencia entre la actividad que ustedes realizan y la de los despachantes?

SEÑOR GONZÁLEZ (Sergio).- Yo soy el delegado de Audaca ante el Inalog. Tenemos una presencia permanente y creo que el instituto está pensado para funcionar como articulador del comercio exterior de Uruguay. Prácticamente, están presentes todas las figuras que intervienen en esa área. Ahora, estamos trabajando en el sistema informático integrado logístico, con apoyo del CAF, que creo que va a ser importante para identificar una serie de indicadores que hacen a la ubicación de los depósitos fiscales, las rutas, la infraestructura, en un solo lugar. Actualmente, una parte de la información la tiene el Centro de Navegación, otro poco, Audaca. Consideramos que el Inalog apunta un poco a eso; todavía no se identifica un gran logro del instituto, pero creo que el hecho de reunir a todos los actores del comercio exterior en un solo organismo es, definitivamente, estar un paso adelante con respecto a nuestra región. No tengo ninguna duda de que va a arrojar resultados positivos. Para nosotros, es un reconocimiento que el Inalog considere que es fundamental que los agentes de cargas estén sentados a la mesa a la hora de decidir sobre estos temas de logística nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le ofrecemos al señor presidente de Audaca suspender la toma de la versión taquigráfica y de la grabación para responder la siguiente pregunta.

SEÑOR GONZÁLEZ (Leonardo).- Sí, gracias.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos su presencia en la Comisión. Esperamos que nos envíen el anteproyecto para comenzar a trabajar en el tema.

===/